

編號：第 58/2025 號（刑事上訴案）

上訴人：A

日期：2025 年 3 月 20 日

主要法律問題：禁止駕駛之附加刑競合

禁止駕駛之附加刑的暫緩執行

摘 要

＊

禁止駕駛附加刑的適用，是以違法次數和嚴重程度作為衡量依據的。並且，對這些附加刑予以執行屬於“常規”決定，只有在出現“可接納的理由”時，才會“例外”考慮給予暫緩執行的安排。

另外，《道路交通法》第 109 條第 1 款規定，如有可接納的理由，法院可暫緩執行禁止駕駛的處罰六個月至兩年。

至於“可接納的理由”是需由法院依據案件實際狀況，運用經驗法則和客觀標準將其具體化。

上訴人僅在上訴狀中主張其為外賣員，但卻沒有提交任何客觀證據予以佐證，故不能證明其具有該身份，甚至不符合“可接納的理由”的前提。

＊

裁判書製作人

簡靜霞

澳門特別行政區中級法院

合議庭裁判書

編號：第 58/2025 號 (刑事上訴案)

上訴人：A

日期：2025 年 3 月 20 日

一、案情敘述

於 2024 年 11 月 28 日，嫌犯 A 在初級法院刑事法庭第 CR5-24-0149-PCC 號卷宗內裁定：

- 以直接正犯，其既遂行為觸犯《道路交通法》第 89 條所規定及處罰的一項『逃避責任罪』，罪名成立，判處三個月徒刑；
- 以直接正犯，其既遂行為觸犯《道路交通法》第 90 條第 1 款所規定及處罰的一項『醉酒駕駛罪』，罪名成立，判處四個月徒刑；
- 上述兩罪競合，合共判處五個月徒刑的單一刑罰；並根據澳門《刑法典》第 48 條的規定，暫緩執行嫌犯的上述刑罰，為期十八個月；並根據《道路交通法》第 94 條第(1)及(2)項的規定，判處嫌犯禁止駕駛，分別為期八個月及一年，合共為期一年六個月；
- 本案犯罪與 CR5-24-0010-PSM 之刑罰競合，根據澳門《刑法典》第 71 條之規定，合共判處嫌犯七個月徒刑的單一刑罰；並根據澳門《刑法典》第 48 條的規定，暫緩執行該兩案件競

合後的刑罰，為期兩年；及

- 根據《道路交通法》第 94 條第(1)及(2)項的規定，判處嫌犯禁止駕駛，合共為期兩年；根據《道路交通法》第 121 條第 7 款所規定，被判刑人必須在本判決轉為確定起十日內，將駕駛執照或同等效力之文件送交治安警察局，否則構成違令罪；此外，根據《道路交通法》第 92 條的規定，警告被判刑人尚在停牌期間內駕駛，將觸犯《刑法典》第 312 條第 2 款所規定及處罰的加重違令罪，並吊銷駕駛執照。

*

嫌犯 A 不服，向本院提起上訴，並提出了以下的上訴理由（結論部分）：

1. 由於上訴人認為被上訴判決沾有以下的瑕疵，包括判決的無效、錯誤解釋及適用法律和違反法律，故現提出上訴。

I. 判決無效

2. 在對不同見解表示充分尊重的前提下，上訴人認為判決無效，因為就原審法院裁定廢除上訴人在 CR5-24-0010-PSM 案中的暫緩執行附加刑方面，是缺乏法律依據及理由。

3. 首先，原審法院在本案中，因上訴人觸犯了一項「逃避責任罪」及一項「醉酒駕駛罪」，被判處實際執行禁止駕駛為期一年六個月。另外，上訴人本案待決期間，犯下了與本案同一性質的犯罪（即編號為 CR5-24-0010-PSM 的前案），亦被判處禁止駕駛的附加刑罰，暫緩執行為期兩年。

4. 故原審法院在本案中對兩案的處罰作出刑罰之競合，廢止上訴人在前案的暫緩執行禁止駕駛，並改為實際執行禁止駕駛，為期兩年。

5. 然而，原審法院指出其是根據《道路交通法》第 94 條第 1 及第 2 款的規定，從而廢止上訴人在前案的暫緩執行禁止駕駛。

6. 但有關條文並沒有規範關於廢止上訴人在前案的禁止駕駛的暫緩執行的規定。

7. 因此，上訴人未能得出原審法院對於廢止上訴人在前案的禁止駕駛的暫緩執行存在任何合理的法律依據，繼而根據《刑事訴訟法典》第 355 條第 2 款的規定，在被上訴判決缺乏法律上的理由的情況下，根據同一法典第 360 條第 1 款 a 項的規定，被上訴判決應被宣告為無效。

II. 錯誤適用及解釋法律

8. 倘若尊敬的法官閣下並不認同被上訴判決為無效，上訴人仍會認為，被上訴判決是錯誤適用及解釋《道路交通法》第 94 條第(1)及(2)項的規定。

9. 原審法院在最後判決部分曾引用《道路交通法》第 94 條第(1)及(2)項的規定，並指出根據該條文，判處兩案的禁止駕駛的附加刑合併後，被上訴人被禁止駕駛合共為期兩年。但是，我們認為原審法院對於上述條文的適用及解釋是錯誤的。

10. 縱觀上述條文，其僅僅是規範在什麼情況下，被判刑人應被科處禁止駕駛，並沒有提及任何關於廢止另一案的暫緩執行附加刑罰的規定，更不見其中有針對合併兩案刑罰的規定。

11. 事實上，《刑事訴訟法典》第 2 條規定了訴訟程序之合法性原則，條文當中指出，法官必須依據本法典之規定，方得科處刑罰及保安處分。換言之，法官只能根據法律作出法律允許作出的決定，而不可以作出法律沒有禁止的決定。

12. 基於此，被上訴的判決在這一部份存在錯誤解釋及法律適用《道路交通法》第 94 條第(1)及(2)項的規定，故應予廢止。

13. 違反《道路交通法》第 109 條之規定

14. 原審法院認為，在本案中，儘管知悉上訴人為職業司機，但由於認為上訴人的行為，導致原審法院不接納暫緩執行上訴人的禁止駕駛附加刑罰。

15. 在此需要注意的是，由於本案發生於 2023 年 12 月 17 日，故本案是較 CR5-24-0010-PSM 早發生的。

16. 誠然，上訴人在觸犯本案的「逃避責任罪」、以及「醉酒駕駛罪」時仍為初犯。因此，在這種情況下，就本案的量刑方面，法院其實應按照上訴人作為初犯這一事實來考慮。

17. 同時，需指出的是，上訴人於本案審判聽證日時作出聲明，對控訴書內的「逃避責任罪」、以及「醉酒駕駛罪」的兩項指控作出自認，在審判聽證日前向法庭存入 MOP\$2,343.00，用以賠償其在本案中所損毀的燈柱燈罩。

18. 至於被害人 B 方面，雖然被害人因本次事件受傷，但考慮到並沒有導致其嚴重的身體損傷，上訴人亦為本次錯誤，向被害人作出賠償，而被害人亦同意原諒上訴人，撤回針對上訴人所提出之刑事告訴。由此可見，上訴人在庭上承認錯誤，承擔了其應負上的責任，並已向本案中受損的實體及被害人作出賠償。

19. 另外，上訴人作為一名職業司機，必須依照駕駛來維生。除此之外，上訴人沒有能力重新學習新技能，尋找另一份工作，以維持生活所需。

20. 上訴人現時的經濟狀況不佳，每月需供養父親、妻子及兩名女兒。倘若按照被上訴判決，對上訴人實際執行禁止駕駛刑罰，必然會對上訴人及其家人的經濟及生活水平帶來巨大的負面影響。

21. 因此，對於上訴人來說，唯一可以賴以維生的工作，就是駕駛車輛。這些情況，係符合《道路交通法》第 109 條第 1 款所指的“可接納的理由。”

22. 然而，被上訴的判決沒有作出這方面的考慮，並實際執行禁止駕駛刑罰，是有違《道路交通法》第 109 條第 1 款規定。

綜上，敬請上級法院裁定上訴理由成立，宣告被上訴的判決無效，或廢止被上訴的判決中的競合禁止駕駛的附加刑罰，又或對上訴人適用暫緩執行禁止駕駛的決定取代。

*

檢察院對上訴作出了答覆，認為上訴人提出的上訴理由不成立。
(具體理據詳載於卷宗第 276 至 278 背頁)

*

案件卷宗移送本院後，駐本審級的檢察院司法官作出檢閱及提交法律意見，認為上訴人提出的上訴理由不成立，因不符合《道路交通法》第 109 條第 1 款規定暫緩執行禁止附加刑的條件。(具體理據詳載於卷宗第 289 至 291 頁)

*

本院接受上訴人提起的上訴後，組成合議庭，對上訴進行審理，各助審法官檢閱了卷宗，並作出了評議及表決。

二、事實方面

原審法院經庭審後確認了以下的事實：

獲證明的控訴書事實：

1. 2023 年 12 月 17 日上午約 9 時 38 分，A（嫌犯）駕駛車牌號碼為 MY-58-XX 之重型汽車，接載多名乘客，沿友誼大橋左車道，由澳門往氹仔方向行駛。

2. 駕駛前，嫌犯曾飲用含有酒精成份的飲品。

3. 當嫌犯駛至友誼大橋近 185A25 號燈柱對出路面時，因沒有適當控制好車輛，該車輛車身左搖右擺，並向左偏移至路緣，該車輛的左前車頭及車身，隨即碰撞到設置在車行道左側的前述編號 185A25 號的一個燈柱、一個交通指示牌，導致該燈柱搖晃，其上之一個燈罩跌落至附近路面。

4. 上述碰撞導致上述燈柱及其上之燈罩毀損，以及嫌犯所駕駛車輛之左後視鏡缺失，左側擋風玻璃、左側車窗、左車頭、左車身、左側車門毀損。

5. 上述碰撞發生後，嫌犯清楚知悉發生上述碰撞，且導致路面交通設施及其所駕駛車輛毀損，但沒有理會。嫌犯修正車輛行車方向後，繼續駕車離去，沒有留在現場處理此意外。

6. 嫌犯於同日上午約 9 時 50 分，駕駛前述車輛抵達永利皇宮東門附近。嫌犯其後下車將發生交通意外並撞及橋面一個燈柱，引致前述車輛毀損一事，告知永利皇宮職員。其時，嫌犯仍沒有就此意外報警處理。同日上午約 10 時 32 分，嫌犯離開永利皇宮東門。

7. 同日上午約 10 時 11 分，B（被害人）駕駛車牌號碼為 MW-63-XX 的重型電單車至上述碰撞發生地附近橋面，即友誼大橋近

185A25 號燈柱對出路面時，因其所駕駛電單車輾過前述跌落至路面上的原屬該燈柱的前述一個燈罩，導致被害人失去平衡，人車倒地受傷。

8. 上述意外，直接及必然地導致被害人左肘、左膝、左踝部軟組織挫裂傷，以及下頷、雙下肢軟組織挫擦傷，其傷勢約需 10 日康復，對其身體完整性造成普通傷害（參見卷宗第 27 頁之醫生檢查報告及第 129 頁之臨床法醫學意見書）。

9. 上述意外，亦導致被害人所駕駛電單車之左煞車桿、左車頭、左側車身毀損。

10. 同日上午約 11 時 05 分，警員在永利皇宮東門附近進行調查期間，嫌犯方返回前述地點。

11. 同日上午約 11 時 10 分，警員對嫌犯進行酒精呼氣測試，測試儀錄得的結果為 1.3 克/公升。

12. 根據交通高等委員會 2016 年通過決議扣減 0.07 克/公升的誤差值後，是次呼氣酒精測試結果視為 1.23 克/公升。（參見卷宗第 12 頁）

13. 上述碰撞導致屬澳門電力股份有限公司的一枝燈柱毀損，維修費用為澳門幣 2,342.26 元。（參見卷宗第 133 頁）

14. 嫌犯違反第 3/2007 號法律（《道路交通法》）第 30 條第 1 款所規定的謹慎駕駛的義務而引致意外發生，令路面設施毀損，卻沒有理會，反而立即駕車離開現場，目的是逃避可能引致的刑事及民事責任。嫌犯在自由、自願及有意識的情況下，故意作出上述行為。

15. 嫌犯在飲酒後，並使其每公升血液中的酒精含量超過 1.2 克，

仍在公共道路上駕駛車輛。嫌犯在自由、自願及有意識的情況下，故意作出上述行為。

16.(已歸檔)

17.嫌犯知悉其行為違法，且會受法律制裁。

-

答辯狀中尤其以下事實獲證明：

嫌犯在事發前不久曾飲用含有酒精成份飲品。

在事故發生時，嫌犯所駕駛的重型汽車上，載有多名前往永利皇宮的乘客。

車輛到達永利皇宮後，嫌犯即時通知公司的“車頭”C，告知其在大橋的駕駛過程中發生了事故。

在嫌犯及 C 回到永利皇宮時，已有交通警員接報到場，嫌犯及 C 有與該名警員接觸，交待事件。

-

在庭上還證實：

嫌犯已向本卷宗存入澳門幣二千三百四十三元作賠償。

根據刑事紀錄證明，嫌犯有以下刑事紀錄：

- 於 2024 年 04 月 29 日，於第 CR5-24-0010-PSM 號卷宗內，因觸犯一項醉酒駕駛罪，判處 4 個月徒刑，暫緩 1 年執行。判處附加刑：禁止駕駛，為期 1 年 6 個月，暫緩 2 年執行。判決已於 2024 年 5 月 23 日轉為確定。

同時，亦證實嫌犯的個人及經濟狀況如下：

嫌犯聲稱具有高中畢業的學歷，每月收入澳門幣一萬五千元，需供養父親、妻子及兩名女兒。

-

經庭審未查明的控訴書中事實：

嫌犯由飲酒至駕駛汽車的時間間距超過 12 小時。

嫌犯完全沒有預料到或想到體內仍然殘留酒精。

嫌犯只是基於乘客利益和避免交通阻塞，才沒有即時報警處理。

其他與上述已證事實不相符的事實。

*

原審法院在事實的判斷中作出如下說明：

“嫌犯承認被指控的事實，結合證人的證言、錄影資料、涉案車輛及燈柱損毀的情況、警方的調查及文件資料等予以印證。因此，經過庭審，結合庭審所得的證據，本院認為足以認定嫌犯違反第 3/2007 號法律（《道路交通法》）第 30 條第 1 款所規定的謹慎駕駛的義務而引致意外發生，令路面設施毀損，卻沒有理會，反而立即駕車離開現場，目的是逃避可能引致的刑事及民事責任。嫌犯在自由、自願及有意識的情況下，故意作出上述行為；亦足以認定嫌犯在飲酒後，並使其每公升血液中的酒精含量超過 1.2 克，仍在公共道路上駕駛車輛。”

三、法律方面

本上訴涉及下列問題：

- “判決之無效”及“錯誤適用及解釋法律”
- 違反《道路交通法》第 109 條之規定

*

第一部份 - “判決之無效”及“錯誤適用及解釋法律”

上訴人指出，原審法院在本案中(CR5-24-0149-PCC)對其及 CR5-24-0010-PSM 兩案的處罰作出刑罰之競合，當中，廢止了上訴人在 CR5-24-0010-PSM 案的暫緩執行禁止駕駛，競合刑罰後並改為實際執行禁止駕駛，為期兩年。

上訴人認為，原審法院裁定廢除上訴人在 CR5-24-0010-PSM 案中的暫緩執行附加刑方面，使用上述《道路交通法》第 94 條第 1 及第 2 款的規定來將前案附加刑廢止緩刑，是沒有理由及欠缺法律依據，加上《道路交通法》第 94 條(1)及(2)項的規定並沒有規範關於廢止上訴人在前案的禁止駕駛的暫緩執行的規定，因而導致原審判決患有“判決無效”瑕疵及“錯誤適用和解釋法律”。

駐初級法院及中級法院的檢察院代表均表示上訴人之有關理由是無道理。

以下，讓我們看看。

關於上訴人主張的“判決之無效”問題：

《刑事訴訟法典》第 360 條（判決之無效）規定：屬下列情況之判決無效：a) 凡未載有第 355 條第 2 款及第 3 款 b 項所規定載明之事項者；或 b) 在非屬第 339 條及第 340 條所指之情況及條件下，以起訴書中，或無起訴時，以控訴書中未描述之事實作出判罪者。

《刑事訴訟法典》第 355 條（判決書之要件）第 2 款規定：緊隨案件敘述部分之後為理由說明部分，當中列舉經證明及未經證明之事實，以及闡述即使扼要但盡可能完整、且作為裁判依據之事實上及法

律上之理由，亦指明用作形成法院心證之證據。

根據《刑事訴訟法典》第 355 條第 2 款的規定，作為判決書要件之理由說明部分，法律要求判決當中：列舉經證明及未經證明的事實；闡述即使扼要但盡可能完整、且作為裁判依據的事實上及法律上的理由；列出用作形成法院心證且經審查及衡量的證據。

上述規定對於法院心證形成的說明及解釋，定下了嚴格的標準，藉此向各訴訟實體提供了更大的保障。然而，對於應該說明的程度或方式，法律也只要求以一種扼要的，但盡可能完整的方式闡述。法律對於說明理由，並無行文格式和闡述方式上的具體要求，只要能夠扼要、但盡可能地完整闡述，令閱讀者明白法院的立場及依據¹。

*

我們來看看原審判決對競合刑罰方面之法律適用部份：

“根據《刑法典》第 72 條第 1 款的規定，如在判刑確定後，但在有關之刑罰服完前，或在刑罰之時效完成或刑罰消滅前，證明行為人在判刑前曾實施另一犯罪或數罪，則適用犯罪競合之處罰規則，即：《刑法典》第 71 條規定之處罰規則。

於 2024 年 04 月 29 日，於第 CR5-24-0010-PSM 號卷宗內，因觸犯一項醉酒駕駛罪，判處 4 個月徒刑，暫緩 1 年執行。判處附加刑：禁止駕駛，為期 1 年 6 個月，暫緩 2 年執行。判決已於 2024 年 5 月 23 日轉為確定。

根據獲證事實，本案嫌犯的犯罪事實發生在第 CR5-24-0010-PSM 號卷宗之判決確定之前，且該案之刑罰尚未執行完畢，因此，本案將嫌犯於兩案之犯罪進行數罪並罰，處以一單一刑罰。

¹ 中級法院於 2024 年 9 月 19 日製作之合議庭裁決第 705/2022-I 號合議庭裁決。

按照上述澳門《刑法典》第 71 條第 2 款規定，犯罪實質競合者，應科處一單一刑罰，可科處的刑罰最低限度為各罪刑罰中最重者，而最高限度為各罪刑罰之總和。結合嫌犯於兩案被判處的犯罪及刑罰，本院綜合考慮嫌犯的犯罪情節及嫌犯之人格，根據澳門《刑法典》第 71 條之規定作刑罰競，合共判處**嫌犯七個月徒刑的單一刑罰最為適合。**

根據澳門《刑法典》第 48 條的規定，基於行為人的人格，其生活方式，犯罪前後之行為表現及犯罪的有關具體情況，本院認為對該事實作出譴責及監禁的威嚇足以以及適當地達致懲罰的目的。因此，本院**暫緩執行本案與第 CR5-24-0010-PSM 號案競合後的刑罰，為期兩年。**

另外，根據《道路交通法》第 94 條第(1)及(2)項的規定，**判處嫌犯禁止駕駛，合共為期兩年。**雖然嫌犯報稱其職業為司機，但考慮到嫌犯在犯本案後，在本案件的待決期間仍在 CR5-24-0010-PSM 號案犯同一性質的『醉酒駕駛罪』，足見嫌犯守法意識薄弱，本院認為，嫌犯的行為不存在暫緩禁止駕駛可接納的理由。因此，根據《道路交通法》第 109 條第 1 款規定，不應暫緩執行上述禁止駕駛。”

~

經閱讀原審判決在法律適用部分的分析，尤其是，原審判決在對本案中(CR5-24-0149-PCC)及 CR5-24-0010-PSM 兩個案件作出刑罰競合之時，已清楚指出適用了澳門《刑法典》第 72 條及第 71 條之規定。而且，於開始之際，已分開表述了本案的各項單獨犯罪及其單獨刑期(上訴人在本案中觸犯一項逃避責任罪及一項醉酒駕駛罪，原審法院根據《道路交通法》第 94 條(1)及(2)項的規定，分別判處八個月及一年的禁止駕駛)，以及 CR5-24-0010-PSM 案件之各項單獨犯罪

及其單獨刑期(上訴人在該案中因觸犯一項醉酒駕駛罪，判處 4 個月徒刑，暫緩 1 年執行。判處附加刑：禁止駕駛，為期 1 年 6 個月，暫緩 2 年執行)，以及足以判斷予以競合刑罰的其他要求，包括案發日期、判決生效日期、以及該兩判決之刑罰是否仍未消滅等因素等。

此外，原審判決尚指出，乃根據《刑法典》第 72 條第 1 款的規定，如在判刑確定後，但在有關之刑罰服完前，或在刑罰之時效完成或刑罰消滅前，證明行為人在判刑前曾實施另一犯罪或數罪，則適用犯罪競合之處罰規則，即：《刑法典》第 71 條規定之處罰規則。及後，原審判決亦按照上述澳門《刑法典》第 71 條第 2 款規定對犯罪實質競合。結論是，原審判決將上訴人於兩案被判處的犯罪及刑罰，於綜合考慮嫌犯的犯罪情節及嫌犯之人格後，根據澳門《刑法典》第 71 條之規定作出了刑罰競合的決定，

原審判決乃綜合考慮了上訴人所作的事實及人格後，決定根據《道路交通法》第 109 條第 1 款的規定，判處嫌犯禁止駕駛，合共為期兩年。雖然嫌犯報稱其職業為司機，但考慮到嫌犯在犯本案後，在本案件的待決期間仍在 CR5-24-0010-PSM 號案犯同一性質的『醉酒駕駛罪』，足見嫌犯守法意識薄弱，本院認為，嫌犯的行為不存在暫緩禁止駕駛可接納的理由。因此，根據《道路交通法》第 109 條第 1 款規定，不應暫緩執行有關的禁止駕駛。

為此，本上訴法院認為，原審判決已履行了判決書之各項要求，尤其是事實和法律理由之說明方面，當中並沒有欠缺表明競合刑期各項事實理由及各項法律理由。因此，本上訴法院認為，被上訴判決不存在違反《刑事訴訟法典》第 360 條規定的情形，沒有出現可造成裁

判無效的缺乏理由說明。

至於錯誤適用法律方面。

上訴人又指出，原審判決於附加刑競合之時，適用了《道路交通安全法》第 94 條(1)及(2)項的規定。然而，該規定並沒有規範關於廢止上訴人在前案的禁止駕駛的暫緩執行的規定，故出現了“錯誤適用和解釋法律”之瑕疵。

我們認為，上訴人只是對判決內容的局部理解，並作出對自己有利之說法或理由。事實上，原審法院在被上訴判決中已清楚指出，在刑罰競合後，為何不給予暫緩禁止駕駛之附加刑，理由是上訴人的行為(雖然嫌犯報稱其職業為司機，但考慮到嫌犯在犯本案後，在本案件的待決期間仍在 CR5-24-0010-PSM 號案犯同一性質的『醉酒駕駛罪』，足見嫌犯守法意識薄弱，嫌犯的行為不存在暫緩禁止駕駛可接納的理由)，並不存在暫緩禁止駕駛可接納的理由，而該不予暫緩附加刑執行的依據正正是《道路交通安全法》第 109 條第 1 款的規定的解釋。

毫無疑問，本上訴法院認為，原審法院是適用了澳門《刑法典》第 72 條第 1 款規定對犯罪實質競合，以及在競合之時，適用了澳門《刑法典》第 71 條第 2 款規定予以對犯罪實質競合。

~

另外，上訴人尚指出，原審法院廢止了其在前案被判處的暫緩駕駛附加刑，這是沒有法律依據。又指出《道路交通安全法》第 94 條(1)及(2)項的規定並沒有提及任何關於廢止另一案的暫緩執行附加刑罰的規定，更不見其中有針對合併兩案刑罰的規定。

在我們客觀意見認為，上訴人還是圍繞著原審法官沒有指出恰當法律依據去把兩案中對上訴人有利的決定(禁止駕駛附加刑獲暫緩執行)廢止了，卻取而代之是一個對其不利的決定(禁止駕駛附加刑須實際執行)。

首先，終審法院統一司法見解的非常上訴(第 160/2021 號案)中提及：根據《刑事訴訟法典》第 427 條的規定，訂定如下對澳門特別行政區法院具強制力的司法見解：“對在犯罪競合或輕微違反競合的情況下所科處的多項《道路交通法》所規定的禁止駕駛機動車輛的附加刑應進行法律併合。”

於上指統一司法見解中，我們在這引述法庭以下見解，以更好地理解為何要作出刑罰競合：“面對違法行為競合的情況，對於每項犯罪所引致的刑罰主要有兩種制度可採用：一種是實質累加制度，另一種則是單一刑罰或競合刑罰制度。”

1、在實質累加制度中，“法官定出競合中的每項犯罪所對應的刑罰，彷彿每項犯罪都是單一犯罪那樣；並對行為人科處所訂定的各項刑罰的總和。如果這些刑罰具有相同性質(例如四項徒刑)，則會在之後被連續執行；如果在實際操作上可行的話(例如一項徒刑和一項罰金)，則會被同時執行。”

關於主刑，實質累加制度受到學說的批判，因為它在實際操作上有困難，同時也是因為它的執行“在另外一些情況下會引致刑罰種類的實質變更(例如執行十項 15 年徒刑會使有期徒刑變成無期徒刑；而無期徒刑可能在有的法律制度中根本並不存在，甚至可能會像在我們的法律制度中那樣遭到摒棄)”。因此，“這種制度現如今在大多數國家的法律中都不被完全

純粹地採用。”

更何況，該制度還違反“過錯原則”：將各項刑罰簡單機械地疊加在一起不公正地提高了刑罰在比例上的嚴重性，並由此產生超逾過錯之限度的可能性。因為，既然過錯必須總是與事實(在犯罪競合的情況下是多項事實)相對應，那麼隨著在同一訴訟程序中多次對同一行為人的過錯作出衡量，將不可避免地產生加倍的效果。這一點不但對於罰金及其‘遞進’效果而言尤為明顯(……)，而且對於徒刑—原則上對行為人的處罰更為嚴重—來說也是如此。

2.1.、在單一刑罰或競合刑罰制度中，立法者“要求為處罰犯罪競合而創建一項單一刑罰或競合刑罰，由於它考慮到了一必然是從整體上考慮一行為人自身或人格而從一開始就在學理上具有合理性；而基於在確定和科處任何刑罰的過程中對於過錯和預防犯罪(尤其是特別預防)的要求，它從刑事政策的角度而言也是可以接受的。”

另外還要注意的是，這種單一刑罰的制度“可能具有兩種從結構上來看截然不同的形式：統一刑罰或結合刑罰”。

2.2.、在統一刑罰制度中，處於競合關係的各項犯罪喪失其獨立性，“甚至連確定每項犯罪的刑罰份量也變得沒有必要：它們對於競合刑罰而言不具有(如在實質累加制度中那樣的)決定性，甚至不具有(如我們將在下文所述的吸收制度和加劇制度中的那種)間接作用，僅會作為量刑的簡單因素而被考慮。總而言之，就好像是所作出的所有事實構成單獨一項(想像出來的)犯罪一樣，法官針對這項犯罪使用過錯標準和預防犯罪的標準來確定刑罰的份量。”

而結合刑罰制度(也被稱為法律併合，因其與實質累加制度所產生的實質併合相互對立)要求“為競合中的每項犯罪確定具體的刑罰，之後再根據法定‘聯合原則’將其轉變或轉化為刑罰幅度或競合刑罰。關鍵在於競合刑罰的量刑是源自於對事實和行為人之人格的整體評價；也正是在這一點上，在統一刑罰和結合刑罰的架構之間存在一個共同點；但後者不會與前者相混淆，因為將事實和人格結合起來進行評價的這種‘統一性’並不會一像統一刑罰的主要特點那樣—導致最終刑罰與各單項刑罰完全脫節，競合中的各項犯罪僅起到量刑因素的作用；正相反，它是在各單項刑罰結合起來所形成的框架之內浮動，而各單項刑罰並不喪失其作為競合刑罰依據的性質。

經作出以上這些整體性論述，我們可以進一步認為，澳門特區《刑法典》第 71 條中規定的是結合刑罰制度「(按照法律併合的機制)，儘管並不嚴格符合我們在上文提到的相關建議中的任何一種模式，而是選擇了一條可稱為混合制度的道路。換言之：澳門特區的立法者所選擇的制度衍生自加劇或加重制度當中的一個分支(因為競合刑罰的最低限度為各犯罪相應刑罰當中最重者)，但在訂定具體的刑罰時必須因應不法行為的數目而加重，且加重的處罰不能超逾處於競合關係的犯罪所對應之單項刑罰的總和(……)」。”(底線為我們加上作強調說明)

因此，毫無疑問的是，本案中，倘在犯罪競合中出現了可科處的多項《道路交通法》所規定的禁止駕駛機動車輛的附加刑，就必須進行附加刑的競合刑罰處理。

而作為競合刑罰(包括主刑、附加刑)均是適用《刑法典》第 71 條及 72 條之規定。它是結合刑罰制度(也被稱為法律併合制度)，就

是為競合中的每項犯罪確定具體的刑罰，之後再根據法定‘聯合原則’將其轉變或轉化為刑罰幅度或競合刑罰。在這，關鍵在於競合刑罰的量刑是源自於對事實和行為人之人格的整體評價。在量刑時，應一併考慮行為人所作之事實及其人格。因為將事實和人格結合起來進行評價的這種‘統一性’，它是在各單項刑罰結合起來所形成的框架之內浮動，而各單項刑罰並不喪失其作為競合刑罰依據的性質。至於其限制，它最高限度為具體科處於各罪之刑罰之總和。但如為徒刑，不得超逾三十年；如為罰金，不得超逾六百日。而它的最低限度，則為具體科處於各罪之刑罰中最重者。

因此，競合刑期之量刑，並非如上訴人所言，原審法院廢止了其在前案被判處的暫緩駕駛附加刑。而是原審法院依據《刑法典》第 71 條及 72 條之規定，對其兩案三罪進行犯罪之刑期作出競合。且值得注意的是，於競合刑期的量刑時，應一併考慮行為人所作之事實及其人格。原審法院經考慮《道路交通法》第 94 條(1)及(2)項的規定，在刑罰競合後，考慮到雖然嫌犯報稱其職業為司機，但考慮到嫌犯在犯本案後，在本案件的待決期間仍在 CR5-24-0010-PSM 號案犯同一性質的『醉酒駕駛罪』，足見嫌犯守法意識薄弱，基此認為嫌犯的行為不存在暫緩禁止駕駛可接納的理由，繼而決定對上訴人之競合後的禁止駕駛之附加刑，為期二年，予以實際執行。

因此，上訴人的上述理由是毫無道理，且不成立的。

＊

第二部份 - 禁止駕駛附加刑之不予暫緩執行，違反《道路交通法》第 109 條之規定

本案中，上訴人還針對原審法院之不給予暫緩執行其禁止駕駛附加刑之決定提出上訴。

上訴人指出，於本案審判聽證日時作出聲明，對控訴書內的「逃避責任罪」、以及「醉酒駕駛罪」的兩項指控作出自認，在審判聽證日前向法庭存入 MOP\$2,343.00，用以賠償其在本案中所損毀的燈柱燈罩。另上訴人在庭上承認錯誤，承擔了其應負上的責任，並已向本案例中受損的實體及被害人作出賠償。上訴人亦指出，其作為一名職業司機，必須依照駕駛來維生。除此之外，上訴人沒有能力重新學習新技能，尋找另一份工作，以維持生活所需。上訴人現時的經濟狀況不佳，每月需供養父親、妻子及兩名女兒。倘若按照被上訴判決，對上訴人實際執行禁止駕駛刑罰，必然會對上訴人及其家人的經濟及生活水平帶來巨大的負面影響。對於上訴人來說，唯一可以賴以維生的工作，就是駕駛車輛。上訴人認為其情況是符合《道路交通法》第 109 條第 1 款所指的“可接納的理由”，原審判決違反了《道路交通法》第 109 條第 1 款規定。

首先，我們看看原審法院是如何看待附加刑不給予暫緩執行的理由。

根據原審裁決之量刑部份：“首先，針對本案例中，根據《道路交通法》第 94 條第(1)及(2)項的規定，針對上述『逃避責任罪』及『醉酒駕駛罪』的行為，判處嫌犯禁止駕駛，分別為期八個月及一年，競合後合共為期一年六個月最為適當。雖然嫌犯報稱其職業為司機，但考慮到嫌犯在犯本案例後，在本案例的待決期間仍犯同一性質的『醉酒駕駛罪』，足見嫌犯守法意識薄弱，本院認為，嫌犯的行為不存在暫緩禁止駕駛可接納的理由。

第二，於競合附加刑部份，雖然嫌犯報稱其職業為司機，但考慮到嫌犯在犯本案後，在本案件的待決期間仍在 CR5-24-0010-PSM 號案犯同一性質的『醉酒駕駛罪』，足見嫌犯守法意識薄弱，嫌犯的行為不存在暫緩禁止駕駛可接納的理由。因此，根據《道路交通法》第 109 條第 1 款規定，不應暫緩執行上述禁止駕駛。根據《道路交通法》第 94 條第(1)及(2)項的規定，**判處嫌犯禁止駕駛，合共為期兩年。**”

~

《道路交通法》第 109 條(暫緩執行處罰)，規定如下：

“一、如有可接納的理由，法院可暫緩執行禁止駕駛或吊銷駕駛執照的處罰六個月至兩年。

二、如在暫緩執行禁止駕駛的處罰期間內再次實施另一導致禁止駕駛的違法行為，所科處的禁止駕駛的處罰應與暫緩執行的禁止駕駛的處罰一併執行。

三、如在暫緩執行吊銷駕駛執照的處罰期間內再次實施另一導致禁止駕駛的違法行為，則廢止吊銷駕駛執照的暫緩執行。

四、吊銷駕駛執照的暫緩執行按上款的規定一經廢止，駕駛執照即告吊銷。”

~

根據中級法院針對暫緩執行吊銷駕駛執照附加刑的“可接納理由”之司法見解(參見中級法院第 157/2011、272/2011、894/2021、146/2013、603/2013、503/2014、200/2016 及 589/2021 號裁判)：“不難看出，禁止駕駛是逃避責任罪所規定的一個附加刑性質的處罰；而吊銷駕駛執照則是對累犯可科處的違法行為所規定的一個附加刑性質的處罰。是

否暫緩執行禁止駕駛或吊銷駕駛執照的處罰方面，本澳眾多的司法判例均認為，當存在那些涉及到行為人的生計或生活的重要理由時可由法官因應具體情況考慮是否視之為暫緩執行吊銷駕駛執照附加刑的“可接納理由”。相關的理由必須為重要的，使得被判刑人一旦不獲緩刑的機會，將對其維生造成嚴重影響，又或其生活變得非常困難，而非一般的理由。”

事實上，以司機作為職業或以駕駛機動車輛賴以維生的情況只是一個考慮是否符合《道路交通法》第 109 條第 1 款中所指的“可接納的理由”，法律沒有強制規定在對職業司機或以駕駛機動車輛賴以維生的違法者判處禁止駕駛及吊銷駕駛執照的附加刑時，必須同時給予暫緩執行的准許。

對於一個駕駛者來說，任何一個禁止駕駛及吊銷駕駛執照的處罰都必須會帶來工作上，以至生活上之不便，但這種不便正是立法者希望透過禁止駕駛附加刑及吊銷駕駛執照所要傳達的訊號。只有當禁止駕駛及吊銷駕駛執照附加刑會對當事人造成超出合乎比例原則的負面影響，方能成為考慮暫緩執行的理由。正如我們一直強調的，因工作關係而需駕駛汽車並不是法院必須考慮並接納、從而決定緩期執行附加刑的理由，反而我們認為上訴人自己應該為自己的罪行給生計甚至家人帶來的不便承擔責任，而不是要這個社會的法律秩序為此後果付出代價²。

檢察院代表就此方面發表了意見，受到我們所認同，如下：

“根據案中所認定的事實，案發日，上訴人駕駛涉案重型汽車接載多名

² 參見中級法院於 2014 年 1 月 16 日分別在第 603/2013 號及第 146/2013 號上訴卷宗中所作的裁判。

乘客沿友誼大橋左車道由澳門往氹仔方向行駛，駛至友誼大橋近 185A25 號燈柱對出路面時，因沒有適當控制車輛，導致車身左右搖擺並偏移至路緣，繼而碰撞到設置在車行道左側的 185A25 號燈柱及交通指示牌，並致使燈柱搖晃及其上一個燈罩跌落毀損，而上訴人所駕駛車輛的左側後視鏡、擋風玻璃、車窗、車頭、車身及車門均有毀損，上訴人清楚知悉前述碰撞及毀損，卻沒有理會和留下處理意外，而是修正行車方向繼續駕車駛離現場；及後，B 駕駛重型電單車至前述橋面附近，因碾過由上訴人引致跌落在地的燈罩而失去平衡，導致人車倒地受傷；警員接報進行調查期間，對上訴人進行酒精呼氣測試，錄得結果為 1.3 克/公升，扣減誤差值後，結果視為 1.23 克/公升。

卷宗資料還顯示，上訴人於 2024 年 4 月 29 日在第 CR5-24-0010-PSM 號卷宗中觸犯一項醉酒駕駛罪，被判處四個月徒刑，緩刑一年，以及判處為期一年六個月的禁止駕駛附加刑，暫緩兩年執行，有關判決於年 2024 年 5 月 23 日轉為確定。

任何道路使用者都必然清楚知道維護交通安全和道路使用者的生命、財產安全的重要性，何況是職業司機。而從上訴人的具體情況來看，其在實施了本案的醉酒駕駛及逃避責任的行為後，僅相隔四個多月，又再次醉酒駕駛並被判刑，不難看出，上訴人駕駛習慣惡劣、守法意識薄弱，一而再地違反道路交通規則。儘管本案相關附加刑處罰必然會帶來不便，但這是應該由上訴人本人來承擔的後果。”

因此，從特別預防的視角剖析，對上訴人實施禁止駕駛的附加刑，能夠強而有力地對其個人築起威懾防線，促使其深刻體悟到違法駕駛行為所衍生的嚴重後果，從而切實有效地避免其在未來再度實施類似

危及公共安全的行為。

從一般預防的維度審視，這一處罰能夠向廣大社會公眾釋放出清晰無誤的信號，即任何違反交通法規的行徑都必將受嚴厲的懲處，推動公眾自覺恪守交通規則，共同維護公共道路的安全與有序。倘若在此情況下，仍不即時執行禁止駕駛及按規定吊銷駕駛執照的附加刑，我們認為必然對社會大眾所期待的公共道路秩序安全造成十分大的負面影響。所以，在本案中不論從特別預防還是一般預防的角度來看，實施禁止駕駛的附加刑是必要的。

綜上所述，上訴人不符合禁止駕駛的緩刑條件，原審法院判處上訴人實際執行禁止駕駛的附加刑的決定，是完全符合《道路交通安全法》第 109 條第 1 款的規定。

很顯然，上訴人的上訴理由不成立。

四、決定

綜上所述，合議庭裁定上訴人的上訴理由不成立，維持原審裁決。

判處上訴人繳付 8 個計算單位之司法費，上訴的訴訟費用。

訂定上訴人辯護人辯護費為澳門幣 3,500 圓。

著令通知。

＊

2025 年 3 月 20 日

簡靜霞 (裁判書製作人)

蔡武彬 (第一助審法官)

譚曉華 (第二助審法官)